

Trasporti, con il sì niente gare fino al 2019

Morena Pivetti

ROMA

Non c'è solo la cosiddetta privatizzazione dell'acqua, che privatizzazione non è, quanto piuttosto liberalizzazione delle modalità di gestione dell'erogazione, nel quesito stampato sulla scheda rossa che verrà consegnata a chi si recherà alle urne domenica e lunedì. Il dibattito e le discussioni di questi ultimi giorni pre-referendari tra i partiti del no e i partiti del sì si sono concentrate sulle risorse idriche ma l'articolo 23 bis regola anche il trasporto locale: una sua eventuale abrogazione riporterebbe indietro le lancette della concorrenza nell'affidamento dei servizi di autobus, tram e metropolitane al secolo scorso, a prima degli anni Duemila. Interrompendo un processo di apertura del mercato che, sia pur faticosamente e tra resistenze e continui col-

pi di coda legislativi e non, negli ultimi anni aveva cominciato a mettersi in moto. Se salta la legislazione attuale, di gare nel trasporto locale si riparlerà dopo il 2019 per i servizi su gomma e dopo il 2024 per i treni regionali, e l'in house - l'affidamento diretto di Comuni, Province e Regioni alle aziende di loro proprietà - tornerà a dilagare. Con il perpetuarsi di quei piccoli monopoli pubblici locali che tanti danni hanno prodotto nei conti delle aziende chiamate a gestirli.

Perché il settore tornerebbe dritto dritto al Regolamento europeo 1370/2007, decisamente meno pro-liberalizzazione dell'articolo 23-bis, in quanto frutto di un faticoso compromesso con i Paesi nuovi entrati della Comunità. L'articolo 61 della legge 99/2009 e l'articolo 4-bis della legge 102/2009, che di fatto hanno recepito in Italia le regole comu-

nitare, prevedono l'affidamento in house senza particolari limiti. Gli unici vincoli resterebbero la messa a gara del 10% dei servizi eserciti e l'impossibilità, per le imprese che ne usufruiscono, di poter partecipare ad appalti in territori diversi da quelli in cui operano.

Anche la «gara a doppio oggetto», l'assegnazione contestuale sia di una quota del capitale (solitamente oltre il 40%) della Spa pubblica che della gestione del servizio tramite procedura competitiva, strumento molto apprezzato dagli Enti locali, verrebbe azzerata.

Fino alla riforma Fitto-Ronchi, vigente la legge 422 del 1997 che prevedeva l'obbligo di gara, si era composta un'Italia a due velocità del trasporto locale: regioni che avevano completato il primo giro di gare e preparavano il secondo come Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Emilia, Tosca-

na, Marche e Umbria, regioni in mezzo al guado come Piemonte e Puglia (per i servizi urbani) e altre praticamente tutte in house come Veneto, Lazio, Abruzzo, Molise, Campania e Calabria. Sicilia e Sardegna, avvalendosi di una norma ad hoc per le regioni a statuto speciale, si sono già «adeguate» al Regolamento Ue, rinviando tutto al 2019.

Se si considera che dal 2000 al 2010 per far girare bus, tram, metropolitane e treni dei pendolari il paese ha sborsato qualcosa come 70 miliardi di euro, investimenti esclusi, e che dai benchmark europei l'Italia esce con giudizi deludenti sia sui costi operativi (molto alti) delle aziende di trasporto locale che sulla qualità del servizio di bus e tram, cancellare la concorrenza non aiuterà certo a rientrare nei canoni di finanzia pubblica concordati con la Ue per i prossimi anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'IMPATTO

Se salta la legislazione attuale rischio «in house» senza limiti: di bandi per i treni regionali si riparlerà addirittura dopo il 2024